


Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта**

 Группа экспертов по последствиям изменения
климата для международных транспортных
сетей и узлов и адаптации к ним

 Двенадцатая сессия
 Женева, 27 и 28 марта 2017 года

**Доклад Группы экспертов по последствиям изменения
климата для транспортных сетей и узлов и адаптации
к ним о работе ее двенадцатой сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	2
III. Изменение климата и транспортные сети и узлы: представление инициатив на национальном и международном уровнях (пункт 2 повестки дня)	7–12	2
IV. Партнеры и ожидаемый вклад (пункт 3 повестки дня)	13–21	3
V. Обсуждение структуры заключительного доклада Группы экспертов (пункт 4 повестки дня)	22–26	6
VI. Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня)	27	7
VII. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 6 повестки дня)	28	7
VIII. Резюме основных решений (пункт 7 повестки дня)	29	7



I. Участники

1. Группа экспертов (далее именуемая «Группой») по последствиям изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптации к ним провела свою двенадцатую сессию 27 и 28 марта 2017 года. Сессия проходила под председательством г-на Е. Кленьевски (Польша).
2. В работе сессии приняли участие представители следующих государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН): бывшей югославской Республики Македония, Германии, Дании, Исландии, Испании, Нидерландов, Польши, Португалии, Румынии, Словении, Финляндии и Франции.
3. На сессии присутствовали представители следующих организаций и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Всемирной метеорологической организации (ВМО).
4. В работе сессии принял участие также эксперт от следующей межправительственной организации: Международной комиссии по бассейну реки Сава (Комиссии по реке Сава). Присутствовали также эксперты от Европейского союза (ЕС). В работе сессии участвовали эксперты от следующей неправительственной организации: Международной дорожной федерации.
5. По приглашению секретариата присутствовали эксперты от следующих организаций: Центра защиты климата (Германия) и Высшей школы управления (Франция).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.3/23

6. Группа утвердила повестку дня.

III. Изменение климата и транспортные сети и узлы: представление инициатив на национальном и международном уровнях (пункт 2 повестки дня)

7. Представитель Испании г-н А. Компте выступил с сообщением о ходе проделанной к настоящему времени работы по определению тех участков государственных сетей внутреннего транспорта Испании, которые потенциально являются более уязвимыми с точки зрения последствий изменения климата. Методика реализации этого мероприятия предусматривает следующие основные шаги:
 - а) классификация участков сети внутреннего транспорта в зависимости от их важности;
 - б) дифференциация разных уровней подверженности сетей внутреннего транспорта последствиям изменения климата;
 - в) рассмотрение различных уровней чувствительности участков транспортной сети к изменению климата.
8. Представитель Франции г-н А. Лёкс представил промежуточный доклад, подготовленный в рамках Национального плана адаптации к изменению климата: транспортная инфраструктура и системные меры. В этом докладе содержится подробная информация об ожидаемом изменении климата во Франции к 2100 году; его потенциальном воздействии на транспортную инфраструктуру; технической документации для проектирования, эксплуатации и обслуживания

транспортной инфраструктуры, которая может быть затронута изменением климата, а также климатических прогнозах, которые необходимы для адаптации справочных документов. Кроме того, эксперт рассказал о методике, которая использовалась для подготовки ответов на вопросник Группы.

9. Представитель бывшей югославской Республики Македония г-н М. Копевски представил информацию о последствиях изменения климата для транспортной инфраструктуры в своей стране, сопровождаемую фото- и видеоматериалами. Наводнения 2011 и 2016 годов стали причиной катастрофических разрушений главным образом в столице страны – Скопье. Уровень ливневых осадков в городе составил 93 мм (3,5 дюйма), тем самым превысив средний показатель за месяц (август 2016 года). В некоторых районах уровень воды достиг 1,5 метра (5 футов).

10. Представитель Комиссии по бассейну реки Сава г-н Д. Исакович представил директивную записку о внутреннем судоходстве и адаптации к последствиям изменения климата в бассейне реки Сава. План по водным ресурсам и адаптации к последствиям изменения климата в бассейне реки Сава включает в себя следующие элементы:

- a) анализ климатических тенденций за прошлые периоды;
- b) климатические и гидрологические модели;
- c) основной доклад и руководящие указания:
 - i) судоходство;
 - ii) гидроэнергетика;
 - iii) сельское хозяйство;
 - iv) защита от наводнений;
 - v) экономическая оценка последствий ИК.

11. Было отмечено, что связанные с климатом ограничения для внутреннего судоходства обусловлены следующими факторами:

- a) маловодье (гидрологический режим);
- b) полноводье (гидрологический режим);
- c) речной лед (гидрологический режим, температура воды);
- d) видимость – туман (влажность воздуха, температура воздуха).

12. Группа приветствовала выступления экспертов и поручила секретариату включить все эти тематические исследования и информацию в заключительный доклад Группы. Выступления национальных экспертов см. по следующей ссылке: http://www.unecce.org/trans/main/wp5/wp5_ge3_12.html.

IV. Партнеры и ожидаемый вклад (пункт 3 повестки дня)

13. Представитель ВМО д-р Б. Ли сделала обзор информационного обеспечения и услуг в контексте метеорологических и климатических явлений и стихийных бедствий. В своем выступлении она подчеркнула важность уделяния постоянного внимания климатологии и последним изменениям в этой области ввиду быстрого изменения климата с учетом различных климатических показателей (например, глобальной температуры, уровня моря, аномальных осадков) и динамики выбросов. В докладе говорится также о значительном увеличении экономических потерь в результате растущего числа метеорологических и климатических бедствий, несмотря на заметное улучшение метеорологических прогнозов. Д-р Ли отметила, что информация о погоде и климате имеет критически важное значение как для немедленного реагирования на непродолжительные экстремальные погодные условия, так и для среднесрочного/

долгосрочного планирования социально-экономической инфраструктуры, и подчеркнула важность использования надежной информации о климате (включая прогнозы) на основе достоверных научных свидетельств для принятия ключевых решений, в частности в отношении регионального разукрупнения на основе конкретных сценариев, координируемого по линии Всемирной программы климатических исследований (ВПКИ) в рамках ВМО. Она завершила свое выступление, заявив о готовности Организации работать в тесном контакте с Группой для достижения намеченных ею целей.

14. После выступления представителя ВМО д-р П. Бауер (Центр защиты климата (Германия)) представил от имени Всемирной программы климатических исследований (ВПКИ) результаты проекта оценки прогнозируемых количественных последствий потепления, не превышающего 2 °C («ИМПАКТ2С»). В проекте «ИМПАКТ2С» было продемонстрировано успешное применение количественных климатических прогнозов на основе подробных моделей регионального разукрупнения с целью представить информацию и данные о воздействии глобального потепления на 2 °C на различные социально-экономические секторы в Европе. Исследования в рамках этого проекта касались следующих вопросов:

а) Каковы потенциальные последствия изменения климата в Европе в случае повышения глобальных температур на 2 °C (по сравнению с доиндустриальным периодом)?

б) Каковы дифференцированные последствия повышения глобальных температур на 1,5, 2 и 3 °C?

с) Существуют ли в Европе какие-либо «горячие точки», в которых многочисленные последствия изменения климата могут иметь особенно негативные или позитивные последствия?

15. Глобальное потепление на 2 °C означает, что в большинстве регионов Европы будут отмечаться более высокие температуры по сравнению с глобальными средними значениями; исключение составят Британские острова, Франция, Германия и прилегающие к ним районы; наиболее выраженным потепление в зимний период будет на севере и востоке, а в летний – на юге; на севере ожидаются более высокие уровни осадков, а в большей части Европы – более суровые экстремальные метеорологические явления со значительным объемом осадков.

16. Эксперты Группы напомнили, что главная задача Группы состоит в том, чтобы по возможности определить транспортные сети в регионе ЕЭК, чувствительные с точки зрения изменения климата, и составить их перечни, причем желательно с использованием географической информационной системы (ГИС). Экспертам следует по возможности указать с использованием ГИС критические объекты транспортной инфраструктуры и прогнозы климатических факторов в целях создания карты «горячих точек» для региона ЕЭК.

17. В ходе предыдущих сессий Группы было принято решение о том, что прогнозы в отношении различных климатических факторов должны запрашиваться соответствующими органами системы ООН, в частности ВМО, Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) и секретариатом Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН). Эксперты воспользовались присутствием специалистов ВМО и обратились к ним с просьбой представить следующую информацию:

а) данные по охватываемому региону, т.е. по региону ЕЭК (56 стран);

б) прогнозы в отношении экстремальных явлений, связанных с температурой, осадками, ветром, повышением уровня моря, туманом и наводнениями;

Осадки	Экстремальный годовой уровень осадков
	Интенсивность ливневых дождей
	Продолжительность проливных дождей
	Наводнения
	Засухи
	Ливневые паводки на реках
	Снег
Температура	Экстремальные температуры
	Максимальная суточная температура
	Морозные дни
	Периоды аномальной жары
Ветер	Интенсивность ураганных ветров
	Частота сильных ветров
	Направление ветра
Туман	Интенсивность туманов
	Частота интенсивных туманов
Повышение уровня моря	

с) прогнозы для этих изменений должны быть подготовлены по двум сценариям: РТК 4,5 и РТК 8,5;

d) временные периоды должны быть увязаны со сроками проектирования, строительства и эксплуатации транспортной инфраструктуры, т.е. речь идет о 2000–2030–2050 годах;

e) число моделей, результаты (среднее значение) которых будут использоваться, должно составлять примерно 10;

f) разрешение ГИС должно составлять 0,11 градусов;

g) объекты транспортной инфраструктуры первостепенной важности, которые будут отображены в системе ГИС в увязке с климатическими факторами, включают автодорожные и железнодорожные сети, внутренние водные пути, аэропорты, порты, логистические центры и интермодальные терминалы.

18. Эксперты просили ВМО рассмотреть эту просьбу и сделать все возможное для того, чтобы такие данные были заблаговременно предоставлены до следующего совещания Группы в июне.

19. Представитель ЕС г-н А. Кристодулу ознакомил участников с результатами реализации третьего этапа проекта прогнозирования экономических последствий изменения климата в различных секторах экономики Европейского союза на основе восходящего анализа («ПЕСЕТА»). В ходе реализации третьего этапа этого проекта были изучены такие последствия изменения климата, как повышение уровня моря и экстремальные погодные явления, затрагивающие морские порты; повышение уровня моря и экстремальные погодные явления, затрагивающие аэропорты; а также наводнения и засухи, влияющие на состояние внутренних водных путей. В проекте «ПЕСЕТА» III ОИЦ¹ был реализован

¹ Объединенный исследовательский центр.

трехэтапный подход, аналогичный тому, который использовался на этапе II проекта «ПЕСЕТА» ОИЦ. На первом этапе были отобраны климатические модели, являющиеся источником вводных климатических данных для всех биофизических моделей. На втором этапе модели биофизических последствий были задействованы для расчета биофизических факторов, определенных путем прогона каждой конкретной модели изменения климата. На третьем этапе была выполнена последовательная макроэкономическая оценка биофизических и прямых последствий посредством использования многоотраслевой вычислимой модели общего равновесия. В рамках этого проекта рассматриваются последствия изменения климата для сельского хозяйства, энергетики, транспорта, паводков, побережий, засух, утраты местообитаний, лесных пожаров, состояния вод и здоровья человека.

20. Представитель ЮНКТАД г-н Р. Ланг представил информацию о проекте ЮНКТАД по укреплению потенциала под названием «Последствия изменения климата для прибрежной транспортной инфраструктуры в Карибском бассейне: повышение адаптационного потенциала малых островных развивающихся государств». Будет выполнено тематическое исследование, посвященное двум уязвимым МОРС² в Карибском регионе (Ямайка и Сент-Люсия) для повышения информированности и осведомленности на национальном уровне и разработки методологии оценки последствий изменения климата и вариантов адаптации к ним в других малых островных развивающихся государствах.

21. Представители МДФ г-жа В. Менчикова и г-жа К. Уиллис проинформировали о манифесте МДФ по адаптации к изменению климата, включающем тринадцать рекомендаций в целях поддержки глобальных мер, направленных на активную борьбу с потенциальными негативными последствиями изменения климата для транспорта. Дополнительную информацию см. по следующей ссылке: http://www.irfnet.ch/files-upload/newsletters/2016/mailing_09112016/IRF_Manifesto_Adaptation.pdf.

V. Обсуждение структуры заключительного доклада Группы экспертов (пункт 4 повестки дня)

22. Эксперты отметили план своего заключительного доклада, согласованный на первой сессии, и рассмотрели информацию о ходе работы над различными главами. Секретариат сообщил Группе о том, что окончательный обновленный вариант главы I об обзоре прогнозов изменения климата в регионе ЕЭК будет готов для совещания Группы в июне. Этот обновленный вариант будет подготовлен на основе информации и данных, представленных ВМО в ходе сессии.

23. Секретариат представил информацию о том, каким образом будет осуществляться подготовка второй главы, которая посвящена определению объектов транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК и их уязвимости. Секретариат указал, что, поскольку ответы на вопросник по этой теме ограничиваются информацией от ЕК, следует использовать проект трансъевропейских транспортных сетей (ТЭС-Т), проект ЕАТС ЕЭК и наработки ЕЭК по обследованию состояния автомобильного и железнодорожного транспорта. Обследования по автомобильным дорогам и железнодорожным линиям категории E являются источником сопоставимых данных о транспортных потоках на основных европейских автомобильных и железных дорогах. В таблице по автомобильным дорогам категории E указана общая протяженность дорог категории E в разбивке по ширине и числу проезжих частей и полос движения, среднесуточный объем движения за год (ААДТ) на участках автомобильных дорог категории E, распределение автотранспортных средств по категориям и т.д. Характеристики железнодорожных линий категории E включают информацию об объеме и распре-

² Малые островные развивающиеся страны.

делении железнодорожных перевозок, технические характеристики железнодорожной сети (например, электрификация) и данные о состоянии подвижного состава на конец отчетного года.

24. Секретариат отметил, что подготовка главы III заключительного доклада зависит в основном от наличия данных и сроков их предоставления Всемирной метеорологической организацией. В ходе сессии представитель ВМО сообщил, что некоторая часть данных готова и, вероятно, может быть передана до совещания Группы в июне. Однако после утверждения доклада о работе двенадцатой сессии в адрес экспертов ВМО должен быть направлен окончательный и подробный запрос о предоставлении данных.

25. По поводу четвертой главы заключительного доклада секретариат отметил, что, по сообщению секретариата РКИКООН, он работает над двумя–тремя тематическими исследованиями и, по всей вероятности, сможет представить их в ходе последней сессии в июне.

26. Кроме того, секретариат проинформировал о количестве полученных ответов на вопросник. К настоящему времени на вопросник ответили 20 стран. Хотя некоторые другие страны сообщили о намерении передать свои ответы, секретариат проинформировал Группу о том, что он подготовит анализ на основе ответов, полученных к настоящему времени, с тем чтобы представить его в ходе сессии Группы в июне.

VI. Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня)

27. Прочие вопросы не рассматривались.

VII. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 6 повестки дня)

28. Тринадцатую сессию Группы экспертов в предварительном порядке планируется провести в Женеве 22 и 23 июня 2017 года.

VIII. Резюме основных решений (пункт 7 повестки дня)

29. Группа утвердила основные решения своей двенадцатой сессии и просила секретариат и Председателя подготовить полный текст окончательного варианта доклада, который будет распространен среди членов Группы для получения комментариев по другим пунктам, помимо содержащихся в основных принятых решениях.